

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
1. September 2005 (01.09.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/080178 A1

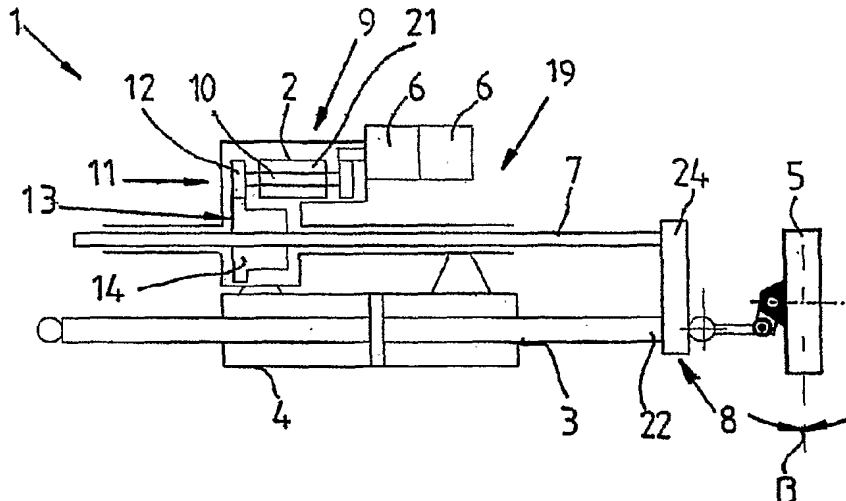
(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B62D 5/09**
(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2005/050592
(22) Internationales Anmeldedatum:
10. Februar 2005 (10.02.2005)
(25) Einreichungssprache: Deutsch
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
(30) Angaben zur Priorität:
102004007833.5 18. Februar 2004 (18.02.2004) DE

(72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **KOGEL, Walter** [DE/DE]; Am Sonnenweg 8, 73453 Abtsgmünd (DE).
HÄGELE, Michael [DE/DE]; Liebigstrasse 9, 73432 Aalen (DE). **HEINTSCHEL, Manfred** [DE/DE]; Granegstrasse 13, 73525 Schwäbisch Gmünd (DE).
(74) Gemeinsamer Vertreter: **ZF LENKSYSTEME GMBH**; Richard-Bullinger-Strasse 77, 73527 Schwäbisch Gmünd (DE).
(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: HYDRAULIC POWER ASSISTED STEERING SYSTEM

(54) Bezeichnung: HYDRAULISCHE SERVOLENKUNG



(57) Abstract: The invention relates to a hydraulic power assisted steering system (1) for a vehicle, in particular an electrohydraulic power assisted steering system for a motor vehicle. Said hydraulic power assisted steering wheel comprises a servo valve (2) and the relative movement thereof actuates control parts thereof of a piston rod (3) of a servocylinder (4) and modifies at least one steering angle (β) of a wheel (5) which co-operates with the piston rod (3). The power assisted steering system (1) also comprises an electric servomotor (6) which drives a rod (7) which is used to adjust the steering angle of the wheel (5) in the same direction as the servocylinder (4). The aim of the invention is to produce an electrohydraulic power assisted steering system (1) which is compact as possible in the region of the actuator and which can be used in a flexible manner for different vehicle classes. According to the invention, the rod (7) and the piston rod (3) of the servocylinder (4) are arranged in a parallel manner in relation to each other and interact with each other on an additional element (8) for adjusting the common steering angle of the wheel (5).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/080178 A1



TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Erklärung gemäß Regel 4.17:

— *Erfindererklärung (Regel 4.17 Ziffer iv) nur für US*

Veröffentlicht:

— *mit internationalem Recherchenbericht*

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine hydraulische Servolenkung (1) für ein Fahrzeug, insbesondere eine elektrohydraulische Servolenkung für ein Kraftfahrzeug, mit einem Servoventil (2), dessen Relativbewegung seiner Steuerteile eine Kolbenstange (3) eines Servozyinders (4) betätigt und zumindest einen Lenkwinkel (β) eines mit der Kolbenstange (3) wirkverbundenen Rades (5) verändert. Die Servolenkung (1) weist ferner einen elektrischen Servomotor (6), der eine Stange (7) zur gleichsinnigen Lenkwinkelverstellung des Rades (5) mit dem Servozyinder (4) antreibt, auf. Um eine möglichst im Bereich ihres Aktuators, kleinbauende elektrohydraulische Servolenkung zu schaffen, die flexibel für verschiedene Fahrzeugklassen einsetzbar ist, ist erfindungsgemäß vorgesehen, die Stange (7) und die Kolbenstange (3) des Servozyinders (4) in paralleler Anordnung zueinander auf ein Additionsglied (8) zur gemeinsamen Lenkwinkelverstellung des Rades (5) wirkzuverbinden.

Beschreibung

Hydraulische Servolenkung

[001]

Technisches Umfeld

[002]

Die Erfindung betrifft eine hydraulische Servolenkung für ein Fahrzeug, insbesondere eine elektrohydraulische Servolenkung für ein Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[003]

Hydraulische oder elektrohydraulische Servolenkungen für Kraftfahrzeuge mit einem als Drehschieberanordnung ausgebildeten Servoventil, dessen zueinander drehbewegliche Steuerteile – Drehschieberbuchse und Drehschieber – miteinander durch ein Torsionselement, das die Steuerteile in eine Normallage relativ zueinander stellt, antriebsgekoppelt sind, und mit einem Lenkgetriebe, welches zur Antriebsübertragung zwischen einem der Steuerteile und gelenkten Fahrzeugrädern angeordnet und direkt oder indirekt mit einem vom Servoventil gesteuerten hydraulischen Servozylinder antriebsverbunden ist, sind bekannt.

[004]

Eine Kolbenstange des Servozylinders ist über Spurstangen und Radlenkhebel in bekannter Weise mit einem oder mehreren lenkbaren Rädern des Fahrzeugs verbunden. Zu der Kolbenstange des Servozylinders ist eine Zahnstange, auf der ein Ritzel eines elektrischen Servomotors oder ein Ritzel einer mechanischen Lenkwellenverbindung zu einer Lenkhandhabe kämmt, in Reihe geschaltet (vgl. DE 195 41 749 C1 oder EP 0708 011 A2).

[005]

Durch die Reihenschaltung der Kolbenstange und der Zahnstange ergibt sich eine große Baulänge eines Aktuators für eine elektrohydraulische Servolenkung. Dadurch sind nur relativ kurze Spurstangen möglich, die zu einer ungünstigen Kinematik einer Achse, zu großen Spreiz- und Pfeilungswinkeln der Spurstangen und zu einer insbesondere bei Nutzkraftwagen hohen Belastung einer elektrohydraulischen Servolenkung und deren Aktuator führen. Zudem sind solche elektrohydraulischen Servolenkungen in ihrer Lenkleistung auf das jeweilige Fahrzeug, in dem sie eingesetzt sind, ausgelegt und weniger flexibel anwendbar.

Offenbarung der Erfindung

Technisches Problem

[006]

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine möglichst im Bereich ihres Aktuators, kleinbauende, elektrohydraulische Servolenkung zu schaffen, die für verschiedene Fahrzeugklassen geeignet ist.

Technische Lösung

- [007] Die Aufgabe wird mit einer elektrohydraulischen Servolenkung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.
- [008] Eine insbesondere für ein Nutzkraftfahrzeug geeignete elektrohydraulische Servolenkung, deren Aktuator kurz baut und an verschiedenen Leistungs- oder Gewichtsklassen von Fahrzeugen modularartig anpassbar ist, wird dadurch geschaffen, dass die Kolbenstange des Servozyinders und die von dem elektrischen Servomotor axial verschobene Stange oder Zahnstange parallel zueinander angeordnet wird und die Stange oder Zahnstange und die Kolbenstange auf ein Additionsglied wirken, welches wiederum mit dem lenkbaren Rad wirkverbunden ist. Die Stange des elektrischen Servomotors und die Kolbenstange wirken gleichzeitig und gleichsinnig auf das Additionsglied.
- [009] Bevorzugte Ausführungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.
- [010] Die Stange und die Kolbenstange können gelenkig mit dem Additionsglied verbunden sein. Die Stange oder Zahnstange ist jedoch bevorzugt fest mit dem Additionsglied verbunden. Die Kolbenstange ist bevorzugt ebenso fest mit dem Additionsglied verbunden, wodurch die Stange, angetrieben von dem elektrischen Servomotor und die Kolbenstange eine Axialbewegung ausführen und das als Joch ausgebildete Additionsglied linear verschoben wird.
- [011] Es können unterschiedliche Anordnungen des elektrischen Servomotors mit der Stange, des Servoventils, des Servozyinders und deren Wirkungsverbindung untereinander zweckmäßig sein. So wirkt in einer ersten, bevorzugten Ausführungsform der elektrische Servomotor über ein Untersetzungsgetriebe auf ein Steuerteil, insbesondere einen Drehschieber des Servoventils. Das Steuerteil ist wiederum drehbar mit einem Abtriebsglied, wie etwa einem Zahnrad, das mit einer Kugelumlaufmutter oder einem Ritzel das mit einer Zahnstange kämmt, wirkverbunden. Die Kugelumlaufmutter bewirkt in bekannter Weise bei deren Rotation eine Axialverschiebung der als Spindel ausgeführten Stange, welche wiederum auf das Additionsglied wirkt.
- [012] Es kann zweckmäßig sein, das Steuerteil des Servoventils nicht durch den elektrischen Servomotor, sondern mechanisch von einer Lenkwelle mit einer Lenkhandhabe zu verdrehen, um den Servozyylinder zu betätigen.

Kurze Beschreibung von Zeichnungen

- [013] Die Erfindung wird nun näher anhand eines Ausführungsbeispiels beschrieben und anhand der beiliegenden Zeichnung wiedergegeben.

- [014] Fig. 1 zeigt einen schematischen Längsschnitt eines Aktuators einer ersten elektrohydraulischen Servolenkung,
- [015] Fig. 2 zeigt einen weiteren Längsschnitt durch einen Aktuator einer elektrohydraulischen Servolenkung,
- [016] Fig. 3 zeigt einen weiteren Längsschnitt durch einen Aktuator einer elektrohydraulischen Servolenkung,
- [017] Fig. 4 zeigt einen schematischen Längsschnitt durch eine elektrohydraulische Servolenkung in der Art einer Double-Pinion-Lenkung,
- [018] Fig. 5 zeigt einen schematischen Längsschnitt durch eine als Überlagerungslenkung ausgebildete elektrohydraulische Servolenkung.
- [019]

Tabelle 2

1	Hydraulische Servolenkung
2	Servoventil
3	Kolbenstange
4	Servozyylinder
5	Rad
6	Servomotor, elektrisch
7	Stange
8	Additionsglied
9	Getriebe
10	Steuerteil
11	Abtriebsglied
12	Zahnrad
13	Lenkmutter
14	Kugelumlaufmutter
15	Ritzel
16	Lenkwelle
17	Überlagerungsgetriebe
18	Getriebe
19	Linearer Radaktor

20	Drehschieber
21	Drehschieberbuchse
22	Ende
23,23'	Arbeitsraum
24	Loch
β	Lenkwinkel

[020]

[021]

In Figur 1 ist in einem schematischen Längsschnitt ein Linear-Radaktor 19 einer hydraulischen Servolenkung 1 mit einer elektromotorischen Unterstützung der Stellkraft eines Servozyinders 4 gezeigt. Zwei in Reihe geschaltete elektrische Servomotoren 6 treiben über ein Getriebe 9 ein als Drehschieber ausgebildetes Steuerteil 10 eines Servoventils 2 an, welches in einer gleichachsigen Drehschieberbuchse 21 gelagert ist. Das Servoventil 2 ist mit einem nicht gezeigten Druckmittelbehälter und einer hydraulischen Pumpe verbunden, wobei der Druckmittelbehälter in an sich bekannter Weise mit einem Niederdruckanschluß und die hydraulische Pumpe mit einem Hochdruckanschluß verbunden ist. Ein erster Arbeitsraum 23 und ein zweiter Arbeitsraum 23' des Servozyinders 4 ist mit nicht gezeigten Anschlüssen des Servoventils 2 fluidisch verbunden und wird jeweils abwechselnd mit Druckmittel zur Verschiebung einer doppelt wirkenden Kolben-Kolbenanordnung in dem Servozyinder 4 beaufschlagt. Das Servoventil 2 hat eine offene Mitte, d.h. alle Anschlüsse kommunizieren mit einander, wenn das Steuerteil 10 relativ zu der Drehschieberbuchse 21 eine Mittellage zueinander einnehmen. Das Steuerteil 10 und die Drehschieberbuchse 21 sind miteinander durch einen in einer Axialbohrung der Teile angeordneten Drehstab verbunden, welcher das Steuerteil 10 und die Drehschieberbuchse 21 in ihrer Mittelstellung relativ zueinander zu halten versucht.

[022]

Das Steuerteil 10 trägt ein als Zahnrad 12 ausgebildetes Abtriebsglied 11, das als Lenkmutter 13 oder als Kugelumlaufmutter 14 ausgebildet ist und um die Stange 7 rotiert und diese antreibt. Ein Additions-glied 8 ist an einem Ende der Stange 7 festgelegt und ist zudem mit einem Ende 22 der Kolbenstange 3 fest verbunden, sodaß die elektrischen Servomotoren 6 sowohl das Servoventil 2 zur Betätigung des Servozyinders 4 als auch über die Kugelumlaufmutter 14 die Stange 7 antreiben. Das Additions-glied 8 verbindet die Stange 7 und die Kolbenstange 3 in den in den Figuren 1 bis 5 gezeigten Ausführungsbeispielen rechtwinklig miteinander. Die Stange 7 und die

Kolbenstange 3 sind parallel zueinander und ohne Längsversatz angeordnet und wirken gemeinsam auf das beide fest verbindende, als Joch 24 ausgebildete Additionsglied 8. Durch die Parallelanordnung der Stange 7 mit dem Servozylinder 4 ist eine kurze Bauform des Radaktuators 19 und der elektrohydraulischen Servolenkung 1 gegeben.

[023] Die in den Figuren 2 und 3 in einem schematischen Längsschnitt gezeigten elektrohydraulischen Servolenkungen weisen eine identische Anordnung und Koppelung der Stange 7 und der Kolbenstange 3 mit dem Additionsglied 8 auf. Der elektrische Servomotor 6 treibt über ein Getriebe 9 das Steuerteil 10 welches wiederum mit einem Abtriebsglied 11 auf die Stange 7 zu deren Axialverschiebung wirkt, an (vgl. Fig.2). Mit dem Steuerteil 10 ist eine Lenkwelle 16 drehfest verbunden. In Fig. 3 treibt die Lenkwelle 16 das Steuerteil 10 des Servoventils 2, welches über ein als Ritzel 15 ausgebildetes Abtriebsglied 11 auf die Stange 7 wirkt. Zwischen dem Steuerteil 10 und dem Abtriebsglied 11 ist ein Übersetzungsgetriebe 9 mit dem elektrischen Servomotor 6 angeordnet, welcher auf das Abtriebsglied 11 wirkt.

[024] In den Figuren 4 und 5 sind schematische Längsschnitte durch eine elektrohydraulische Servolenkung dargestellt. In Fig. 4 wirkt der elektrische Servomotor 6 über ein Getriebe 18 auf die Stange 7 während das Servoventil 2 und dessen Steuerteil 10 mit der Lenkwelle 16 drehfest verbunden sind und mit dem Abtriebsglied 11 auf die Stange 7 wirkt (Double-Pinion-Lenkung).

[025] In Fig. 5 wirkt der elektrische Servomotor 6 über ein Überlagerungsgetriebe 17 zwischen dem Servoventil 2 und dem Abtriebsglied 11 auf das Abtriebsglied und die Stange.

[026]

Ansprüche

- [001] Hydraulische Servolenkung für ein Fahrzeug, insbesondere elektrohydraulische Servolenkung für ein Kraftfahrzeug, mit einem Servoventil (2) dessen Relativbewegung seiner Steuerteile eine Kolbensange (3) eines Servozyinders (4) betätigt und zumindest einen Lenkwinkel (β) eines mit der Kolbensange (3) wirkverbundene Rades (5) verändert, und mit einem elektrischen Servomotor (6) der eine Sange (7) zur gleichsinnigen Lenkwinkelverstellung des Rades (5) mit dem Servozyinder (4) antreibt, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass die Sange (7) und die Kolbensange (3) des Servozyinders (4) in paralleler Anordnung zueinander auf ein Additionsglied (8) zur gemeinsamen Lenkwinkelverstellung des Rades (5) wirken.
- [002] Hydraulische Servolenkung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Sange (7) und die Kolbensange (3) fest oder gelenkig mit dem Additionsglied (8) verbunden sind.
- [003] Hydraulische Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der elektrische Servomotor (6) über ein Getriebe (9) auf ein Steuerteil (10) des Servoventils (2) wirkt.
- [004] Hydraulische Servolenkung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Steuerteil (10) mit einem Abtriebsglied (11) welches mit der Sange (7) zu deren Verschiebung zusammenwirkt, verbunden ist.
- [005] Hydraulische Servolenkung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Abtriebsglied (11) ein Zahnrad (12) ist, welches mit einer Lenkmutter (13) oder einer Kugelumlaufmutter (14) die um die Sange (7) angeordnet ist, wirkverbunden ist.
- [006] Hydraulische Servolenkung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Abtriebsglied (11) ein Ritzel (15) ist, welches mit einer Verzahnung der Sange (7) kämmt.
- [007] Hydraulische Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass eine Lenkwelle (16) auf ein Steuerteil (10) des Servoventils (2) wirkt und das Servoventil (2) mit einem Abtriebsglied (11) auf die Sange (7) wirkt.
- [008] Hydraulische Servolenkung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der elektrische Servomotor (6) über ein Überlagerungsgetriebe (17) auf das Abtriebsglied (11) oder über ein Getriebe (18) auf die Sange (7) wirkt.

- [009] Hydraulische Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass zwei elektrische Servomotoren (6) auf die Stange (7) und/oder auf das Steuerteil (10) des Servoventils (2) wirken.
- [010] Hydraulische Servolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass in der hydraulischen Servolenkung (1) die Servozyylinder (4) mit elektrischen Servomotoren (6) verschiedener Leistung und Stangen (7) zur Übertragung verschiedener Lenkleistungen miteinander kombinierbar sind.

[Fig. 001]

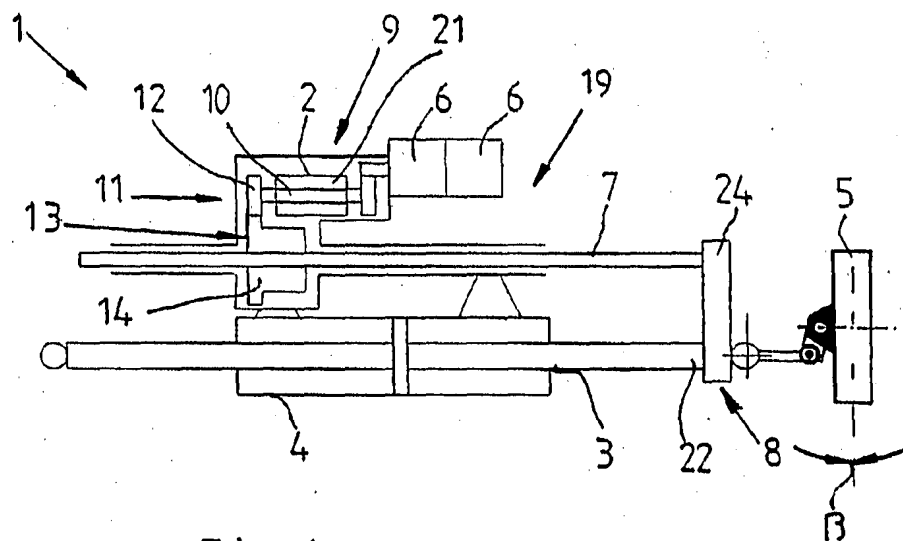


Fig. 1

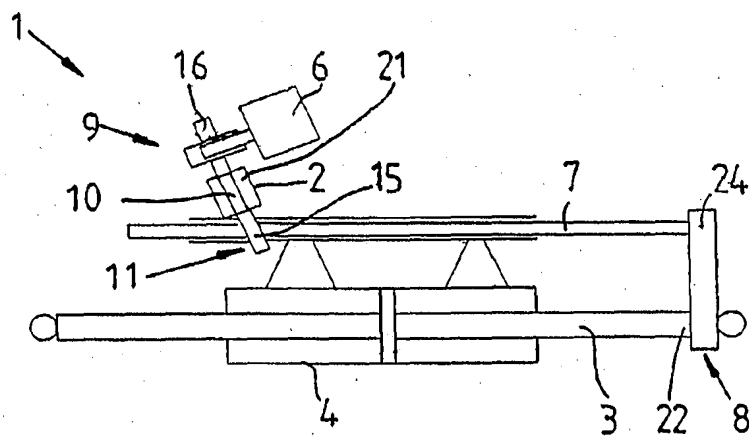


Fig. 2

[Fig. 002]

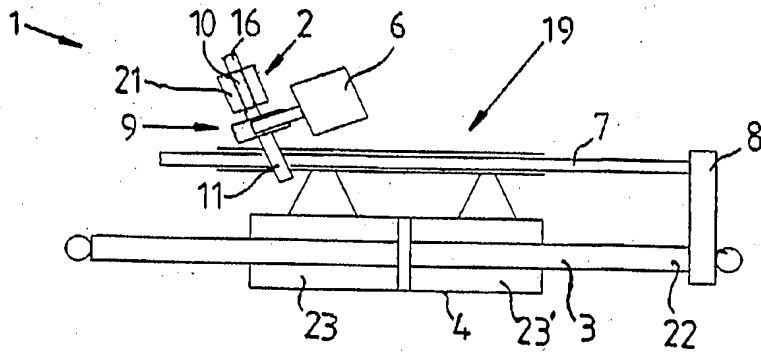


Fig. 3

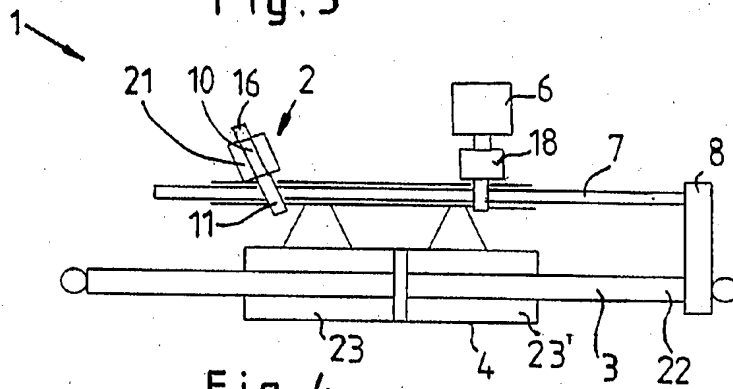


Fig. 4

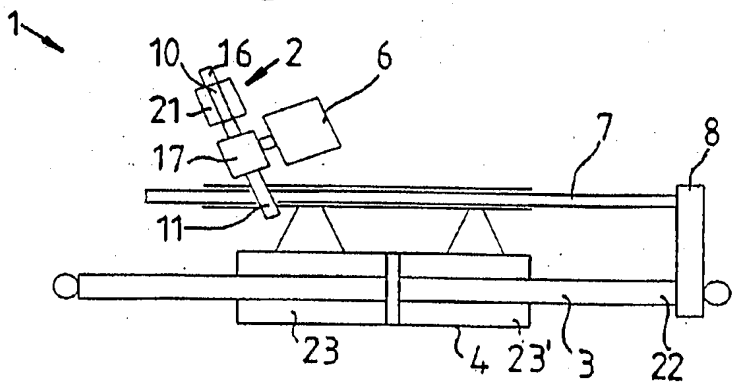


Fig. 5

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2005/050592

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B62D5/09

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 375 303 A (ZF LENKSYSTEME GMBH) 2 January 2004 (2004-01-02)	1-5
Y	paragraphs '0007! - '0011!, '0015! - '0045!; claims; figures 1,6,7 -----	6,9,10
Y	DE 101 59 704 A1 (CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG) 14 August 2002 (2002-08-14) paragraphs '0005! - '0021!, '0027! - '0032!; claims; figures 1-3 -----	9,10
A	DE 41 30 989 A1 (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG, 7990 FRIEDRICHSHAFEN, DE) 26 March 1992 (1992-03-26) column 1, line 41 - column 2, line 14 column 2, line 25 - column 3, line 58; claims 1-8; figures 1-3 ----- -/--	1

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

4 April 2005

Date of mailing of the international search report

11/04/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Tiedemann, D

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2005/050592

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	GB 2 328 191 A (* ROVER GROUP LIMITED) 17 February 1999 (1999-02-17)	6
A	page 1, line 12 - page 4, line 8; claims; figure 1	1
A	----- EP 0 931 714 A (TRW INC) 28 July 1999 (1999-07-28) paragraphs '0003!', '0005! - '0034!; claims; figure 1	7,8
A	----- DE 195 41 749 C1 (MERCEDES-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT, 70327 STUTTGART, DE) 22 May 1997 (1997-05-22) cited in the application column 1, line 65 - column 2, line 64 column 3, line 18 - column 5, line 40; claims; figures 1-3 -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2005/050592

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 1375303	A	02-01-2004	DE 10227236 A1 EP 1375303 A2	22-01-2004 02-01-2004
DE 10159704	A1	14-08-2002	NONE	
DE 4130989	A1	26-03-1992	BR 9106848 A DE 59102582 D1 WO 9205061 A1 EP 0548201 A1 ES 2062813 T3 JP 6500290 T	06-07-1993 22-09-1994 02-04-1992 30-06-1993 16-12-1994 13-01-1994
GB 2328191	A	17-02-1999	NONE	
EP 0931714	A	28-07-1999	BR 9900141 A EP 0931714 A1 JP 11263234 A	04-01-2000 28-07-1999 28-09-1999
DE 19541749	C1	22-05-1997	FR 2741028 A1 GB 2306928 A ,B US 5845736 A	16-05-1997 14-05-1997 08-12-1998

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2005/050592

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B62D5/09

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie ^o	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 375 303 A (ZF LENKSYSTEME GMBH) 2. Januar 2004 (2004-01-02)	1-5
Y	Absätze '0007! - '0011!, '0015! - '0045!; Ansprüche; Abbildungen 1,6,7	6,9,10
Y	DE 101 59 704 A1 (CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG) 14. August 2002 (2002-08-14) Absätze '0005! - '0021!, '0027! - '0032!; Ansprüche; Abbildungen 1-3	9,10
A	DE 41 30 989 A1 (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG, 7990 FRIEDRICHSHAFEN, DE) 26. März 1992 (1992-03-26) Spalte 1, Zeile 41 - Spalte 2, Zeile 14 Spalte 2, Zeile 25 - Spalte 3, Zeile 58; Ansprüche 1-8; Abbildungen 1-3	1
	----- -/--	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

^o Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

4. April 2005

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

11/04/2005

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Tiedemann, D

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie°	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	GB 2 328 191 A (* ROVER GROUP LIMITED) 17. Februar 1999 (1999-02-17)	6
A	Seite 1, Zeile 12 - Seite 4, Zeile 8; Ansprüche; Abbildung 1 -----	1
A	EP 0 931 714 A (TRW INC) 28. Juli 1999 (1999-07-28) Absätze '0003!, '0005! - '0034!; Ansprüche; Abbildung 1 -----	7,8
A	DE 195 41 749 C1 (MERCEDES-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT, 70327 STUTTGART, DE) 22. Mai 1997 (1997-05-22) in der Anmeldung erwähnt Spalte 1, Zeile 65 - Spalte 2, Zeile 64 Spalte 3, Zeile 18 - Spalte 5, Zeile 40; Ansprüche; Abbildungen 1-3 -----	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2005/050592

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 1375303	A	02-01-2004	DE	10227236 A1		22-01-2004
			EP	1375303 A2		02-01-2004

DE 10159704	A1	14-08-2002	KEINE			

DE 4130989	A1	26-03-1992	BR	9106848 A		06-07-1993
			DE	59102582 D1		22-09-1994
			WO	9205061 A1		02-04-1992
			EP	0548201 A1		30-06-1993
			ES	2062813 T3		16-12-1994
			JP	6500290 T		13-01-1994

GB 2328191	A	17-02-1999	KEINE			

EP 0931714	A	28-07-1999	BR	9900141 A		04-01-2000
			EP	0931714 A1		28-07-1999
			JP	11263234 A		28-09-1999

DE 19541749	C1	22-05-1997	FR	2741028 A1		16-05-1997
			GB	2306928 A ,B		14-05-1997
			US	5845736 A		08-12-1998
